

CONTRIBUIÇÃO PARA O CONHECIMENTO
DO FENÓMENO DE URBANIZAÇÃO
EM ANGOLA

Nos últimos três decénios, caracterizados por profundas transformações sociais e económicas que marcaram indelevelmente a fisionomia humana de grande parte dos territórios africanos, uma atenção cada vez maior tem sido dispensada aos mais variados aspectos do fenómeno de urbanização em África: ao aumento da população urbana e à complexidade dos mecanismos urbanizantes, à multiplicação e especialização das actividades urbanas, à extensão da área de influência das cidades. Tomando em linha de conta a sua evolução histórica, a África tem-se urbanizado muito rapidamente e segundo processos que, em muitos casos, se podem dizer particulares. Não são apenas as grandes aglomerações que crescem de modo «explosivo», mas também os centros mais pequenos passam por modificações importantes. Em contraste com as antigas manchas bem circunscritas de urbanização *suis generis*, ligada à penetração do Islão, como os territórios yoruba da Nigéria, uma parte do ocidente da zona saheliana e também uma faixa do litoral oriental do continente, a vida urbana é muito recente na África ao sul do Sara. Ela foi introduzida a partir do século XVI pelos conquistadores e colonizadores europeus. Ainda hoje, em muitos casos, o fenómeno revela-se com formas desconcertantes e ambíguas.

Nesta contribuição daremos o ponto de vista do geógrafo, em alguns apontamentos sobre o quadro geral do fenómeno de urbanização em Angola e exemplificando, com maior pormenor, o de Luanda.

1. QUADRO GEOGRÁFICO DO FENÓMENO DE URBANIZAÇÃO EM ANGOLA

Entre os territórios que registam taxas de urbanização demasiado baixas inclui-se Angola (quadro no fim do texto), muito embora tenha tido um crescimento urbano extremamente rápido no século actual, cujo ritmo explosivo, num vasto território de 1 246 700 km² e de densidade média de população que não excede 4 habitantes/km², tomou características diversas e particularizadas. Partindo do distrito administrativo como base territorial e definindo população urbana, em 1960, como aquela que vivia em aglomerações de pelo menos 2000 habitantes, constatava-se que apenas 512 543 indivíduos (cerca de 11 % da população total, que era de 4 830 449 habitantes) poderiam ser considerados como urbanos. Todavia, em relação ao total de 1940, dado por 203 726 pessoas, o aumento seria de 151,6 %! Em 1970, dos 5 673 046 habitantes, cerca de 15 % viviam em cidades.

O quadro I e o mapa da figura 1 reúnem informações que julgamos de interesse. Com excepção dos distritos de Luanda, pouco vasto mas contendo a capital e primeira cidade (64,4 % de população urbana), de Benguela (18,9 %), com duas cidades e algumas aglomerações importantes, e de Moçâmedes (32,3 %), com uma cidade e um centro pequeno mas na orla do deserto do sudoeste angolano, todos os outros distritos detinham fracas percentagens de população urbana. Em muitos, a população rural, muito superior, ultrapassava os 93 %, e no Cuando-Cubango era de 100 %. Comparados aos valores europeus, tais números representam taxas de urbanização extremamente baixas; porém, no continente africano, não diferiam daqueles registados na grande maioria dos países (quadro no fim do texto).

Outra perspectiva do fenómeno urbano pode ser obtida quando se considera o número de cidades e a evolução da população, tendo em conta que, segundo a tradição portuguesa, uma «cidade» será uma aglomeração urbana sede de distrito administrativo ou aquela a que o governo concede tal título e diploma por motivo de importância regional, económica e demográfica, que venha a adquirir.

No início deste século apenas havia duas cidades (Luanda e Benguela, fundadas em 1576 e em 1617); eram oito em 1940,

QUADRO I

Distritos administrativos (nomes e áreas), população em 1960 (total, e percentagens de urbana e rural) e em 1970 (total) em Angola. Note-se que em relação a 1970, algumas áreas dos distritos tinham sido alteradas.

Distritos administrativos		População em 1960			População em 1970
Nomes	Áreas (km ²)	Total	Urbana (em %)	Rural (em %)	Total
Cabinda	7 270	58 547	7,9	92,1	80 857
Zaire	40 130	103 906	3,4	96,6	41 766
Uíge	55 818	399 412	1,5	98,5	386 037
Luanda	33 789	346 763	64,4	35,6	560 589
Cuanza Norte	27 106	263 051	7,0	93,0	298 062
Cuanza Sul	59 269	404 650	6,9	93,1	458 592
Malanje	101 028	451 849	4,2	95,8	558 630
Lunda	167 786	247 273	1,2	98,8	302 538
Benguela	37 808	487 873	18,9	81,1	474 897
Huambo	30 667	597 332	6,5	93,5	837 627
Bié	71 870	452 697	6,2	93,8	650 337
Moxico	199 786	266 449	1,4	98,6	213 119
Quando-Cubango	192 079	113 034	—	100,0	112 073
Moçâmedes	55 946	43 004	32,3	67,7	53 058
Huila	166 348	594 609	4,6	95,5	644 864
Totais absolutos	1 246 700	4 830 449			5 673 046

dezasseis em 1960 e mais de uma vintena em 1970. De igual modo aumentara o número de aglomerações de categoria intermédia, entre as pequenas concentrações rurais e as cidades, designadas por vilas; algumas vilas tinham subido à categoria de cidade.

Os progressos económicos em certas áreas, a necessidade de controlo administrativo mais eficaz, a aplicação de planos de desenvolvimento económico e social provocaram, inevitavelmente, a multiplicação dos centros ditos urbanos. Os valores do quadro II testemunham os ritmos de crescimento das cidades, tendo contribuído fundamentalmente para isso os movimentos de imigração, quer de população do próprio território, quer de gente branca vinda de fora e outra. Para algumas das cidades, a composição da população por grupos

raciais está transcrita no quadro III. O gráfico da figura 2 representa os perfis em oito cidades, no ano de 1955.

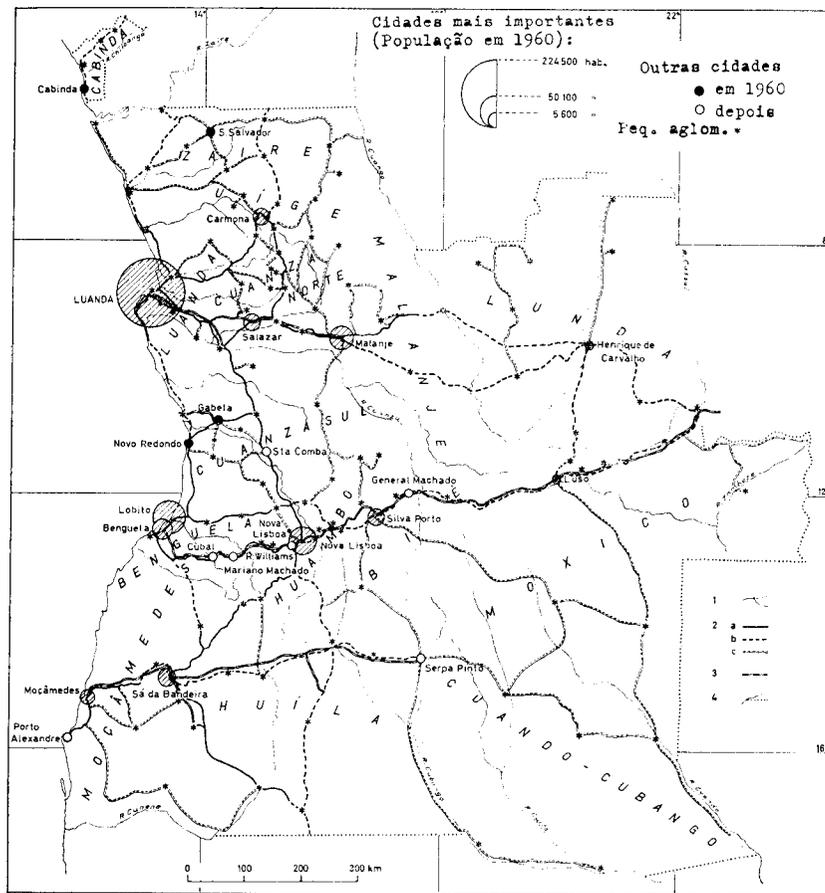


Fig. 1 — As cidades de Angola, em 1965.

1. Cursos de água; 2. estradas principais — a) asphaltadas, b) em asphaltagem, c) outras; 3. caminhos-de-ferro; 4. fronteiras.

A tradicional concentração ao longo do litoral e a atracção exercida pelas grandes vias meridionais de penetração têm constituído parâmetros permanentes da rede urbana. Duma maneira geral, o Oeste de Angola teve sempre mais centros urbanos que o Leste; no canto sudeste, das «terras do fim do mundo», manteve-se a ausência do fenómeno urbano, por-

quanto não se formaram aglomerações de alguma importância, e nenhuma mereceu o título de cidade (fig. 1).

Nos centros urbanos do litoral, às instalações portuárias, comércio activo e concentração de serviços, juntaram-se os estabelecimentos industriais de diversos tipos. Luanda, Lobito, Benguela e Moçâmedes constituem bons exemplos. Referiremos

QUADRO II

Totais de população nas principais cidades de Angola, de 1940 a 1970.

Cidades principais	Datas de fundação, ou criação	População			
		1940	1950	1960	1970
Luanda	1576	61 028	141 647	224 540	475 328
Huambo	1912	16 288	28 296	38 745	61 835
Lobito	1842	13 592	23 897	50 164	59 558
Benguela	1617	14 243	14 690	23 256	40 996
Lubango	1885	8 521	11 654	15 016	31 674
Malanje	1852	5 299	9 473	19 271	31 599
Silva Porto	1853	4 671	8 840	5 606	18 941
Moçâmedes	1849	4 926	8 576	7 693	12 076
Outros centros	—	—	—	2 768	115 125
Totais				387 059	847 182

por ora as duas do centro. Depois da fundação de Luanda, procuraram os portugueses encontrar, ao longo da costa, um ponto de onde pudessem dominar o reino de Benguela, do qual já se conheciam certos produtos e onde se supunha haver valiosos jazigos de cobre e de outros metais. Ainda no tempo de Paulo Dias de Novais, em 1584, fora fundada Benguela Velha, ao norte do rio Cuvo, em torno de um forte que em breve seria tomado e destruído pelas populações locais. Anos mais tarde, Manuel Cerveira Pereira, nomeado governador, conquistador e povoador de Benguela, em 1617, conduzindo cerca de 150 homens, em quatro navios e um patacho, retornaria o morro. Porém, como achasse o sítio pouco estratégico para a penetração do interior, continuou ao longo da costa até chegar à baía já conhecida por Santo António, marginada por uma área pantanosa entre as partes terminais dos rios Cavaco e Coringe, onde assentou os primeiros elementos da

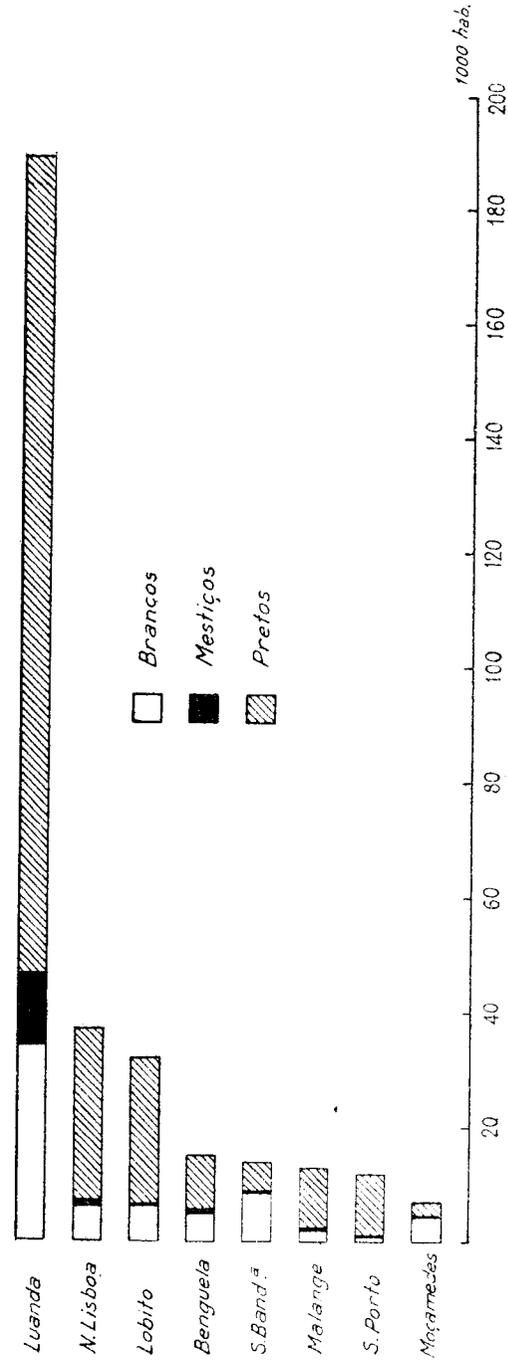


Fig. 2 — População das cidades de Angola, em 1955.

QUADRO III

População nas cidades de Angola, segundo o tipo somático

Cidades	1930 — Estimativa					1940 — Censo					1950 — Censo					1955 — Estimativa				
	Branços	Mestiços	Pretos	Outros	Total	Branços	Mestiços	Pretos	Outros	Total	Branços	Mestiços	Pretos	Outros	Total	Branços	Mestiços	Pretos	Outros	Total
Luanda	6 008	5 557	39 001	22	50 588	8 944	6 175	45 884	25	61 028	20 710	9 755	111 112	70	141 647	34 250	11 550	143 700	90	189 590
Malanje	592	499	3 235	14	4 340	865	823	3 595	16	5 299	1 592	691	7 190	—	9 473	2 121	674	10 020	—	12 815
Benguela	1 115	1 064	10 491	4	12 674	1 461	1 120	12 657	5	14 243	3 346	841	10 503	—	14 690	4 875	774	9 750	—	15 399
Lobito	1 193	501	10 276	—	11 970	1 616	557	11 418	1	13 592	4 074	459	19 364	—	23 897	6 390	420	24 820	—	31 630
Nova Lisboa	2 371	1 229	10 464	—	14 064	3 214	1 446	11 627	1	16 288	4 756	1 185	22 346	9	28 296	5 758	1 118	30 494	—	37 381
Silva Porto	430	348	3 440	—	4 218	663	387	3 621	—	4 671	1 229	368	7 241	1	8 840	1 665	356	10 124	1	12 146
Sá da Bandeira	3 025	447	4 220	—	7 692	3 361	471	4 689	—	8 521	6 201	542	4 911	—	11 654	8 258	580	5 029	—	13 867
Moçâmedes	1 948	399	2 211	—	4 558	2 165	434	2 327	—	4 926	3 545	377	4 654	—	8 576	4 325	350	2 510	—	7 185
<i>Total da população branca nas 8 cidades</i>	16 682					22 287					45 453					67 642				
<i>Percentagem (*)</i>	(56 %)					(51 %)					(58 %)					(62 %)				
<i>Total da população branca em Angola</i>	30 000					44 083					78 826					109 568				

(*) Percentagem em relação ao total da população branca na Província.

nova povoação. Mesmo aí, além das formas de vida se revelarem desfavoráveis, dadas as más condições do clima, as de defesa eram muito piores. Por isso os Holandeses a ocuparam facilmente em 1641 e também os Franceses em 1705. Apesar de tudo, a população de Benguela seria de 10 brancos e 80 pretos escravos em 1618, ignorando-se se haveria ainda outra população negra ou mestiça livre. Durante muito tempo manteve-se com uma população demasiado escassa, habitada por militares brancos, que mal suportavam a insalubridade do clima, e alguns escravos. O governador D. Francisco Inocência de Sousa Coutinho procurou restituir-lhe um pouco da importância que lhe fora atribuída aquando da sua criação, e sacudi-la do marasmo em que o longo abandono a mergulhara. Para facilitar e intensificar as ligações marítimas com Luanda recomendava a manutenção de Benguela Velha e do presídio de Novo Redondo, fundado em 1769, na margem esquerda do rio Ngunza. Apesar disso Benguela não terá conhecido melhor sorte, porquanto era descrita, em meados do século XIX, como uma povoação mesquinha de pouco mais de seiscentos fogos, uma única rua cortada por várias travessas, muito embora já existisse um comércio de algum desenvolvimento e o porto tivesse uma certa frequência de navios que da Europa e da América vinham aí procurar urzela, marfim, cera, goma copal, enxofre, amendoim, gado e mantimentos do sertão rico. Chegou a pensar-se na mudança da povoação para a barra do rio Catumbela, ou para a baía do Lobito, antigo abrigo de navios contrabandistas. Afinal Benguela permaneceu no seu sítio, e na baía protegida pela restinga de areias veio a surgir, sobre esta, o núcleo que deu origem ao Lobito: um forte e poucos edifícios, por volta de 1842. Anos mais tarde, quando se criou o posto fiscal do Lobito, este foi confiado ao único morador branco que ali residia. A nova povoação manteve-se, durante muito tempo, como uma feitoria de Benguela, de fraca população, que em 1903 não excedia 7 brancos e umas dezenas de africanos. A construção do caminho-de-ferro, fazendo do Lobito a sua terminação portuária, transformaria a diminuta povoação em centro dinâmico e porto importante, particularmente desde 1928, quando a linha férrea atingiu a fronteira leste e o porto foi aberto ao tráfego mundial. Em

1940 já o Lobito tinha uma população que se aproximava da de Benguela e a partir de 1950 ultrapassa-a. Benguela, com a sua fisionomia bem colonial, quer pelos edifícios quer pela sociedade mestiça aí criada, atravessava um longo período de estagnação.

Na faixa entre as terras baixas do litoral e os planaltos intermédios (até cerca de 1200 m de altitude), de clima tropical mais húmido, a evolução dos centros urbanos decorreu muito ligada à das produções de uma agricultura de plantação e influenciada pela das cotações fixadas em mercados internacionais. Servem de exemplos os casos do Uíge (Carmona, vila em 1955, elevada à categoria de cidade em 1956), de Dalatando (Salazar, 1936; 1956) e da Gabela (posto militar criado em 1907; vila em 1934; cidade em 1962), notavelmente marcadas pelas vicissitudes da cultura do café e da sua comercialização⁽¹⁾; de São Salvador e do Negage, também ligadas ao café, outras culturas alimentares e depois a posições militares; da Ganda (Mariano Machado) e do Cubal, mais recentemente elevadas à categoria de cidades, em 1969, centros administrativos e comerciais tradicionais, em regiões de produção de sisal, de café (arábica) e outros produtos.

Nas áreas planálticas mais elevadas (acima de 1200 m de altitude), de clima tropical moderado e chuvas mais regularmente distribuídas no ano, Malange, na estrada para o leste, para a Baixa de Cassanje e Lunda, no extremo da via férrea do norte (iniciada em 1886, atingiria Malanje em 1906), desenvolvendo-se a partir de uma feira (1852) e presídio (1857), manteve no decorrer dos tempos a sua supremacia como centro de uma vasta região: escravos, marfim, borracha e cera, negociados por intermédio dos Bangalas, foram os principais artigos do seu comércio até finais do século passado; produtos alimentares (amendoim, milho, feijão, mandioca, arroz, trigo, etc.), tabaco, sisal, algodão e algum café passaram depois a estar na base da prosperidade da cidade (elevada a tal categoria em 1933), juntando-se em anos seguintes numerosos estabelecimentos

⁽¹⁾ MARIA CLARA MENDES, «Gabela. Estudo geográfico de uma pequena cidade de Angola», *Garcia de Orta*, Série Geográfica, Lisboa, 2 (1), 1974, pp. 29-60.

industriais. Mais ao sul, pela mesma altura, Silva Porto (talvez assente no local da antiga povoação de Amarante, fundada no tempo do governador Sousa Coutinho, e junto da estacada que foi a embala do sertanejo Silva Porto), servida por caminho-de-ferro e estradas do centro de Angola, começou a transformar-se no centro dinâmico de uma vasta área agrícola, pecuária e comercial; em Agosto de 1935 ser-lhe-ia concedida a categoria de cidade. Do Huambo (Nova Lisboa) conhecem-se bem as origens, pois foi planeada e construída na sequência de uma decisão governamental⁽²⁾, havendo mesmo a ideia de se poderem transferir para ela as funções políticas e administrativas desempenhadas por Luanda, com o fim de se interiorizar a capital do vasto País. Em 1940 já tinha 16 288 habitantes (dos quais 3214 brancos), era uma cidade de actividades múltiplas, nó rodoviário da maior importância estratégica; em 1950 registava 28 298 habitantes e em 1970 eles eram 61 885. Perto dela, a ocidente, separada apenas por 28 quilómetros de estrada pavimentada e caminho-de-ferro, a Caala (Robert Williams) oferecia outro exemplo de crescimento urbano muito rápido.

Nos planaltos interiores, com clima tropical mais continental, em grandes extensões de terreno as densidades da população são demasiado baixas; correspondem a regiões pobres, de fraca produção agrícola e pecuária. Na Lunda a exploração de diamantes não chegou a dar azo à criação de estruturas urbanas, nem de centros importantes. O Dundo era, sobretudo, a sede da Companhia de Diamantes de Angola; ao lado dele Portugália fazia figura de parente pobre. Saurimo (Henrique de Carvalho, cidade apenas desde 1956), com 4 a 5 mil habitantes, e Luso (vila em 1922, cidade em 1956), com 3 a 4 mil habitantes, dispunham de actividades e importâncias relativas, limitadas às suas áreas próximas, com algum florescimento suplementar ao adquirirem categoria estra-

⁽²⁾ Portaria provincial n.º 1040, de 8 de Agosto de 1912, assinada pelo então governador Major José Maria Norton de Matos:

«1.º Que seja criada uma povoação que se denominará 'Cidade do Huambo', na região da Circunscrição do mesmo nome, ficando a sede desta na mesma povoação. 2.º Que essa povoação terá o seu centro no local das antigas habitações da missão catholica do Huambo. 3.º Que a povoação ficará pertencendo à 2.ª ordem».

tégica militar, mas na dependência de cidades demasiado afastadas delas.

No canto sudoeste de Angola, Moçâmedes teve início em 1840 com a construção de um presídio e forte, numa ponta rochosa da Angra do Negro, perto do rio Bero, como posto avançado para assegurar posições portuguesas nesse litoral. A sua existência tornar-se-ia mais nítida a partir dos finais de 1849, após receber um núcleo de 170 portugueses saídos de Pernambuco e trazendo consigo, entre os haveres vulgares, três engenhos de açúcar. Tornou-se vila e julgado em 1855 e cidade em 1907. Com a chegada dos primeiros barcos para a pesca no mar alto desenvolver-se-iam as actividades da indústria da pesca e de seus derivados; com a construção do caminho-de-ferro que a ligaria às terras altas da Huíla (chegado aí em 1923), foram-se definindo as funções de Moçâmedes. De crescimento relativamente rápido, quando comparado com o de Benguela, e mesmo de Luanda, essa cidade na orla do deserto já tinha 8576 habitantes em 1950 (sendo 3545 brancos), e 12 076 em 1970. Perto dela foi construído um importante porto para escoamento dos minérios de ferro explorados em minas do interior.

Data sem dúvida de 1857 o primeiro ensaio de colonização agrária europeia dirigida, para promover a ocupação efectiva das terras altas da Huíla. É certo que já tinha havido outras tentativas, nomeadamente em 1769, ao tempo do governador Sousa Coutinho, com a fundação da colónia de Alba Nova, de existência demasiado curta, talvez nas proximidades do actual povoado da Huíla. Intervindo nas novas orientações encontram-se motivos diversos, tais como a mudança da política colonial depois da independência do Brasil (1822), a preocupação de garantir posições portuguesas no território até ao Cunene, a criação de um «fundo especial de colonização» em Dezembro de 1852, entre muitos outros. Contudo, o estabelecimento da colónia de Vista Alegre, em 1857, com um grupo de 29 alemães e 5 alunos da Casa Pia, redundaria em fracasso, como sucederia com outras tentativas. A tal ponto que durante anos se afirmaria com frequência que «a Huíla não servia para nada». Porém, não tardaria a surgir a prova em contrário, desencadeada pela chegada dos primeiros *boers*, vindos do Transvaal, e pela fundação da

colónia de S. Januário, em 1881, na Humpata, por um outro grupo de 277 refugiados. Estes factos aceleraram decisões do governo central, de envio de colonos metropolitanos, podendo assim contrabalançar qualquer pretensão de colonização estrangeira. Nesse contexto apareceria o Lubango, como sede de um colonato constituído por grupos de madeirenses (220 em Janeiro de 1885, 349 em Agosto e depois outros). Em 1890-1891 a população dos principais colonatos era a seguinte:

	São Januário e Palanca	Sá da Bandeira e Caculovar	São Pedro da Clíbia
População branca	472 h. (88 fam.)	1 064 h. (245 fam.)	683 h. (199 fam.)
Pretos e mestiços	88 h. —	118 h. —	380 h. —

Os números revelam bem a pouca participação de africanos. No princípio do século, em 1901, o Lubango seria escolhido para sede do distrito que se acabava de criar, recebendo a categoria de vila. Já era uma base de apoio para as campanhas militares. Em 1923 ascendia à categoria de cidade, conservando, todavia, até tarde, a fisionomia de povoado rural, de aldeia descerrada, que lhe dera a planta inicial de quadrícula com divisões em 10 quarteirões de 1 ha de superfície cada um, comportando cada quarteirão 10 casais; no centro estavam os edifícios do governo, o mercado e a praça, e fora da povoação, em locais escolhidos, a cadeia, o cemitério, o quartel militar e o paiol. Em 1940 tinha 8521 habitantes, dos quais 3361 eram brancos, em 1960, 15 129 e 7494 respectivamente, e em 1970, 31 674 e 13 429 ⁽³⁾. Durante muito tempo seria considerada como a cidade angolana de maior percentagem de população branca, de descendentes dos colonos que a fundaram e outros. O Lubango, como o Huambo, centros de regiões com elevadas densidades populacionais, dotadas de riquezas agrícolas e pecuárias, sob a influência de condições climáticas agradáveis, com áreas de extracção de minérios, pontos fulcrais na rede de estradas de Angola e nas ligações com o

⁽³⁾ CARLOS ALBERTO MEDEIROS, *A Colonização das Terras Altas da Huíla (Angola). Estudo de Geografia Humana*. Lisboa, Memórias do Centro de Estudos Geográficos, n.º 2, 1976, 705 pp.; o estudo da cidade do Lubango (Sá da Bandeira) ocupa particularmente as pp. 547-627.

exterior, partilhavam com Luanda funções de relevo, entre as quais sobressaíam as culturais, nomeadamente pela inclusão de sectores da Universidade de Luanda.

Poderíamos interromper aqui a exemplificação e enumeração das condições que presidiram ao aparecimento e evolução dos núcleos urbanos. Contudo, achamos por bem acrescentar alguns outros: no litoral, ligados ao mar, centros como Cabinda e Porto Alexandre; no interior, desenvolvidos a partir de posições militares ou de comércio, em cruzamentos de estradas importantes, como Quibala e Alto Hama. Há cerca de uma dezena de anos Cabinda (cidade desde 1956) ainda era um aglomerado muito pequeno e amodorrado, vivendo do fraco movimento do seu porto, mal apetrechado para a saída de madeiras exploradas nas florestas do Maiombe e de alguns produtos de agricultura, do comércio e da actividade administrativa como capital do distrito do mesmo nome, encravado em territórios estrangeiros. Contudo, o início da prospecção do petróleo na plataforma submarina da baía do Malembó (cerca de 30 km ao norte da cidade), lançá-la-ia num processo de desenvolvimento explosivo, sobretudo a partir de 1965, com a chegada dos primeiros grupos de operários e técnicos estrangeiros, muitos deles acompanhados por familiares. Em Dezembro de 1967 já eram em número de 343 (220 americanos, 50 britânicos, 16 espanhóis, 13 holandeses, 13 canadianos, 12 alemães e de algumas outras nacionalidades), além de portugueses que acorreram às novas fontes de trabalho. E a cidade modificou-se bruscamente, quer em aparência, quer nos padrões tradicionais de vida. Preços e custo de vida atingiram tais valores — «só para americanos», como se dizia — que muito dificilmente poderiam ser suportados pelos modestos trabalhadores de instituições portuguesas e até mesmo pela maioria dos comerciantes médios. Ao pequeno aeroporto, que por volta de 1962 registava a entrada de 200 vôos por ano, passaram a afluir 2 a 3 aviões por dia em 1967, com pessoas e mercadorias; entre estas avultavam os produtos alimentares, em especial os frescos, pois Cabinda estava longe de poder produzir o mínimo necessário para a população. Claro que o fim da instalação dos sistemas de extracção do petróleo, a automatização da exploração, fazendo

desaparecer a maioria dessa população ocasional, vibrarão profundo golpe na cidade.

Porto Alexandre, no extremo sudoeste, na orla do deserto, defendendo-se da invasão das areias, adquiriu um certo desenvolvimento enquanto os produtos da pesca tiveram cotações elevadas e colocação assegurada nos mercados internacionais. Frotas de pesqueiros encheram a sua ampla baía; aumentou o número de fábricas de derivados do peixe; expandiu-se o aglomerado.

A construção de boas estradas esfaltadas, depois de 1961, permitindo a intensificação do tráfego rodoviário, favoreceu o desenvolvimento de núcleos localizados nos cruzamentos mais importantes. Assim se passou com a Quibala e o Alto Hama, ambos na estrada de Luanda para o sul, a primeira no cruzamento para a Gabela-Lobito, o segundo naquele para Balombo e litoral. Postos de gasolina e oficinas, elementos mistos de comércio e habitação, pequenos restaurantes e pousadas, alguns outros serviços foram dilatando as áreas construídas, juntando-se depois delegações de serviços oficiais, de bancos, ainda mais habitações e escolas, para populações em aumento.

Na rede urbana contam ainda as sedes de colonatos agrícolas, como Santa Comba (elevada à categoria de cidade em 1970), no da Cela, e Matala, no do Cunene, fundadas há uma vintena de anos e que, pelas suas funções, também cresceram rapidamente. Quer mais antigas, quer mais recentes, tinham de comum o aumento da população, dos contactos humanos, dos contrastes sociais e económicos; o adensamento das áreas construídas e também das dificuldades de existência de alojamentos condignos para uma parte da população; a proliferação de actividades comerciais, industriais e outras; mais se evidenciam os problemas que distinguem o mundo urbanizado do outro. Imagens no fim do artigo dão aspectos de alguns centros urbanos de Angola.

2. LUANDA, CIDADE QUADRICENTENAR EM ÁFRICA

Fundada nos princípios de 1576 por Paulo Dias de Novais, pouco mais de um ano após o desembarque na Ilha (feudo do Rei do Congo). «quando se recolheu com os conquistadores e padres a um morro... e cada um ficou no lugar onde então

se acomodou», assim começou a povoação por alguns designada de «vila de São Paulo», com capela sob a invocação do mártir S. Sebastião, Misericórdia, Casa dos Jesuítas, habitações rudimentares e um forte, de paredes de taipa e coberturas de palha. Cumpria-se deste modo uma das condições da carta de doação outorgada a P. D. de Novais, pela qual se determinava «que dentro de dez anos fará três castelos de pedra e cal entre os rios Zenza e Cuanza e um deles fará no porto onde parecer que podem ir armadas de estrangeiros». Tudo leva a crer na instalação imediata da municipalidade, com termo e jurisdição, liberdades e insígnias, vereadores e mais oficiais de justiça, como prevenia também aquela carta de doação. A sua eleição a cidade apenas se verificaria em 1605.

Muito embora não fossem favoráveis as condições de clima, porque até mesmo «quando os anos vão bem ordenados, não chove mais que duas vezes, uma pelo Natal, outra pela Páscoa e de cada vez pouca chuva», no dizer de um dos primeiros moradores, a vila fixar-se-ia definitivamente no sítio onde nasceu. No cimo do morro, com um ancoradouro excelente, de ventos fracos e regulares, ao abrigo das tempestades do oceano pela ilha arenosa e pelos cabos rochosos que protegem a baía ampla, num litoral aberto à penetração, entre dois rios, sítio e localização conjugaram-se para favorecer a permanência do aglomerado. Dele partiu a exploração e a conquista do interior, na primeira fase marcadas pela procura das minas de prata que se pensava existirem na área de Cambambe, no limite da navegação do troço terminal do Cuanza. A conquista de Cambambe (1604) e a certeza da inexistência das minas destruíram o sonho com o Eldorado angolano. Em contrapartida, os escravos e o tráfico de escravos, para S. Tomé e para o Brasil, permitiram que, pelo menos até meados do século XIX, comerciantes e muitos governantes viessem a tirar daí rendimentos avultados, apenas prejudicados pela ocupação holandesa no período de 1641 a 1648. A 15 de Agosto desse ano, dia de Nossa Senhora da Assunção, Luanda seria recuperada por uma armada organizada no Brasil e comandada por Salvador Correia de Sá e Benevides, Governador das Capitánias do Sul e Administrador das minas, que também retomaria Benguela e S. Tomé. Em relação com o acontecimento

juntou-se ao nome de Luanda o da padroeira e o dia passou a ser o feriado da cidade.

Para o Brasil, a ocupação holandesa do litoral de Angola representava um prejuízo elevadíssimo: estagnava a sua economia, pois ficara prejudicado o tráfico de escravos. «Sem escravos que dele se tiram se não pode conservar o Brasil», dizia-se num parecer do Conselho Ultramarino, de 1654. Para Angola, e particularmente para Luanda, a reconquista marcaria o início de uma nova fase histórica: a da sua dependência em relação ao Brasil, pois será por intermédio da Bahia e do Rio de Janeiro que, por cerca de três quartos de século, a Metrópole passará a governar o que tinha no território africano. Enquanto aquelas duas cidades, fundadas em 1549 e em 1565, respectivamente, beneficiavam de excelentes possibilidades agrárias e mineiras das suas regiões, a que se associavam interesses diferentes de colonização, Luanda porém, situada numa terra semiárida e quente, pobre de recursos do solo e do subsolo, ficou reduzida, até ao século XIX, ao desempenho do papel de «acampamento» de população flutuante que aí acorria para enriquecer com o tráfico de escravos embarcados para os portos brasileiros e outros, ou a habitava por força de certas funções (funcionários civis e militares, religiosos) e por imposição do Estado (degredados). Em regra geral eram homens desacompanhados, que aí se cruzavam com as mulheres da terra. As primeiras mulheres brancas, doze convertidas da Casa Pia, só chegariam a Luanda em 1595.

Deste modo a cidade foi, por um lado, ponto de apoio para a guerra, a exploração e o comércio; por outro lado, o porto de saída de escravos e de alguns produtos da natureza. A independência do Brasil e depois a abolição do comércio de escravos fizeram penetrar a cidade numa nova fase de evolução, caracterizada pela fixação de moradores e desenvolvimento de actividades urbanas do comércio, das artes e ofícios, etc. O crescimento de Luanda foi tão lento que, no decorrer de três séculos, toda a área urbana se manteve dentro dos limites definidos pela Fortaleza de S. Miguel, Ermida de S. José (onde está o Hospital Central, na Cidade Alta), Convento e Igreja de Nossa Senhora do Carmo, Ermida da Nazaré e praia da baía. No interior sobressaíam as igrejas e conventos, os sobrados e alguns palácios, em contraste com o casario

mais pobre, os «quintais» onde se acumulavam as «peças de escravos» e os «muceques» habitados pelos negros livres ou pelo menos reservados para serviços na cidade e região. Área urbana e efectivos populacionais mantiveram-se em limites modestos até ao século actual quando, na passagem da década de trinta para a de quarenta, se iniciou a grande explosão do crescimento urbano.

Existem numerosos testemunhos — textos de vários autores, desenhos e plantas urbanas, gravuras e fotografias — que permitem fazer a reconstituição dos principais acontecimentos e aspectos que marcaram a evolução de Luanda. Em 1961 publicámos uma «Descrição da Luanda Setecentista Vista através de uma Planta de 1755»⁽¹⁾, com base nesse documento encontrado no Arquivo Histórico Ultramarino e em relatórios e cartas também aí existentes. A título de exemplo acrescentamos a descrição feita por um Governador, por volta de 1826: «A Cidade principia 600 passos da Fortaleza do Penedo, logo depois da ponta em que hoje existe o Passeio da Mãe Izabel (*actual porto de Luanda*); e ela se estende pela baixa junto ao mar, a terminar na montanha, sobre que está construída a Fortaleza de S. Miguel. Uma parte da cidade corre pelo alto, que fica eminente à Cidade Baixa, desde o sítio em que foi principiado o forte do Rosário, continuando numa só rua até ao princípio da montanha da Fortaleza de S. Miguel. No meio do comprimento desta rua existe o Palácio do Governo, e continuam o Hospital, a casa da residência do Bispo da Diocese, que foi dos padres da Companhia, a casa da Junta da Real Fazenda, o quartel do Regimento da Linha, e a arruinada Sé; é notavelmente sensível a diferença que há de salubridade desta parte da cidade para aquela da parte baixa. A falta de ventilação, a exalação das casas da escravatura e a que resulta das palhas com que são cobertas as muitas cubatas dos pretos, e menos limpeza que, apesar de muitos cuidados, existe às vezes junto às praias, produzem, nos tempos imediatos às chuvas, os terríveis efeitos que, com muita razão, tornam a cidade de Luanda temível. principal-

(1) ILÍDIO DO AMARAL, «Descrição da Luanda Setecentista Vista através de uma Planta de 1755». *Garcia de Orta*, vol. 9, n.º 3, Lisboa, 1961, pp. 409-420.

mente nos meses de Abril e Maio. Esta rua não era calçada, como todas as da cidade; porém agora se acha esta interessante obra feita desde o Palácio até à Sé, do que resulta grande benefício à conservação dos edifícios e à comodidade para o trânsito e para a saúde»..... «A mudança da barra e do ancoradouro originou a mudança da cidade, a qual segundo a tradição principiou para o sul da Fortaleza de S. Miguel e hoje toda existe ao norte dela». Na mesma altura a população da cidade era de 6813 habitantes, sendo 1447 brancos, 445 mestiços (13 escravos) e 4921 pretos (4213 escravos). Entre os brancos contavam-se numerosos degredados que, no decorrer da história da cidade, até cerca de 1936, sempre desempenharam papéis de certo relevo em diversas actividades.

A abolição do tráfico de escravos vibrou golpe profundo na vida da colónia. Embora marcasse o início de uma administração mais preocupada com a organização racional do território e com a consolidação do capital demográfico, a primeira reacção foi a da exportação maciça de escravos com intensificação do seu contrabando, e de fuga de capitais e gente para a Metrópole. Não foi fácil a adaptação às modificações que se operavam nas estruturas sociais e económicas; com dificuldade a população começaria a fixar-se e Luanda levaria tempo a perder o aspecto de acampamento que durante perto de três séculos marcara a sua fisionomia. Por volta de 1848 procurava sair da sua função pluricentenar de entreposto do tráfico, como um dos vértices do triângulo comercial do Atlântico, juntamente com os portos brasileiros e Lisboa; procurava sair da subalternização em relação àqueles, pois as ligações com o Reino sempre se tinham assim processado, e só excepcionalmente por via directa. Produtos como a cera, a goma copal, os couros, o café e pouco mais, estavam longe de oferecer os rendimentos elevados do tráfico. Cerca de 1/5 das importações provinham de Portugal e os restantes 4/5 do Brasil, que recebia 4/5 das exportações angolanas, além do contrabando de escravos mantido até ao último quartel do século passado. Em Julho de 1874 ainda o «comércio lícito continua a ser mais um acessório, tido como necessário, do que outra coisa», como se pode ler num relatório da Associação Comercial de Luanda, porquanto os bons lucros provinham dos carregamentos ilegais de mão-de-obra para as terras

americanas e do seu negócio no próprio território, até mesmo na cidade de Luanda ⁽⁵⁾. Num discurso proferido no penúltimo dia daquele ano o governador citava que «os templos ou jazem derrubados, ou impendem a uma próxima ruína. As fortalezas desmanteladas. Os edifícios do Estado, onde funcionam as repartições públicas, acanhados, velhos e pedindo área e renovação. Os quartéis são infectos. As prisões antros. Os tribunais quase que convidam a justiça a fugir deles. A iluminação pública ainda se descansa na lua, que pelos serviços aceites pode bem nesta capital considerar-se como uma entidade municipal. Caminhos, só os que o pé do homem imprime no chão que é forçado a pisar. Salubridade e higiene são epígrafes de capítulos que não passam das primeiras linhas. Água potável é o sonho e o desejo nunca realizado de uma terra ardente e uma população sequiosa». Poderá haver algum exagero pessimista nessas palavras, mas outros testemunhos não andam longe quanto ao aspecto pouco agradável que a cidade ofereceria àqueles que a visitavam. No entanto, já decorriam melhoramentos diversos, ainda que insuficientes para libertarem a cidade do libelo que lhe era atribuído em meados do século XIX: a «cidade mais pobre do mundo!» Uma capital de território mal definido, ainda sem fronteiras, de áreas dispersas de ocupação e exploração comercial.

Ao aproximar-se o fim desse século algumas medidas e obras de grande alcance vieram sacudir a cidade do marasmo em que vivera mergulhada. Assim, por exemplo, em 1884 recebia o primeiro foral e o primeiro serviço de telefones urbanos; em 1886 o do cabo submarino, pondo-a em contacto mais rápido com o exterior; em 1888 era inaugurada a primeira secção do caminho-de-ferro que acabaria por ligar a cidade às terras planálticas, até Malanje; em 1899 a rede de fornecimento de água captada para os lados do Bengo, resolvendo-se assim um dos problemas mais graves com que a

(5) MÁRIO ANTÓNIO DE OLIVEIRA, «Para a História do Trabalho em Angola: a Escravatura Luandense, no Terceiro Quartel do Século XIX». *Trabalho. Boletim do Instituto do Trabalho, Previdência e Acção Social*, n.º 2, Luanda, 1963, pp. 45-60. «Aspectos Sociais de Luanda, Inferidos dos Anúncios Publicados na sua Imprensa». *Boletim do Instituto de Angola*, n.º 17, Luanda, 1963, pp. 99-110.

cidade sempre se debatera. A vida social, intelectual e política conheceu também profundas alterações. Correntes nacionalistas angolanas manifestavam-se através de várias formas, com destaque para as de produção literária, em jornais como o *Aurora* (1856), o primeiro periódico angolano, *A Civilização d'África Portuguesa* (1866-1869), um combativo defensor dos interesses administrativos, económicos e sociais da África Portuguesa e em particular de Angola e de S. Tomé, *O Comércio de Luanda* (1867), *O Cruzeiro do Sul*, etc.; *O Echo de Angola* (1881) representou o primeiro jornal de africanos, mestiços e pretos, seguindo-se outros como *O Futuro de Angola* (1882), onde o mestiço José Fontes Pereira escreveria contra a escravatura, o desprezo e o mais completo abandono em que a governação portuguesa tinha os angolanos e que frequentemente se resumia na expressão de «com preto e mulato nada de contrato». A par dessa imprensa dita livre, que uma lei de (Lisboa) 29 de Março de 1890 faria calar, havia, desde 1845, o *Boletim do Governo Geral de Angola* onde, além de legislação, se publicava um pouco de tudo: anúncios comerciais, produções literárias, notícias sobre acontecimentos sociais, etc. Por volta de 1896 outro punhado de jovens intelectuais defendia o lema de «a inteligência é inata aos angolanos... Ávante, pois, mocidade angolana estudiosa!», realçando a necessidade de Instrução do povo, de Justiça e de Liberdade, como pontos de partida para o desenvolvimento do país. Em *A Voz d'Angola Clamando no Deserto: Oferecido aos Amigos da Verdade Pelos Naturaes*, Lisboa, 1901, uma antologia de autores ditos «assimilados», o grito era de «Num país em que reina a escravidão não pode haver nem trabalho, nem civilização, nem progresso». As mesmas ideias continuariam a ser repetidas, por outros autores, já no início do século actual. Decorria a grande crise em Portugal, marcada por acontecimentos importantes, como a Conferência de Berlim (1884-1885), o ultimato britânico (1890), os tratados (1885 a 1926) para a demarcação de fronteiras dos territórios que ficariam sob domínio português. Substituía-se a longa fase da exploração com base em rede de pontos distribuídos um pouco ao acaso, pela política da ocupação efectiva.

Infelizmente a agitação que sobressaltou o marasmo em que decorreria a vida urbana foi de curta duração. Luanda

voltaria a mergulhar em hibernação da qual sairia, finalmente, nos anos do termo da segunda Guerra Mundial, para tomar o caminho decisivo do desenvolvimento que a partir daí se pode dizer explosivo. Um dos melhores testemunhos é dado pela variação da população. Estimativas colhidas em diversos documentos atribuíam-lhe «couza de 400 vizinhos portugueses» em 1621, além da população africana; cerca de 4500 habitantes em 1818 e 28 170 em 1898. No século actual, com base em levantamentos estatísticos, os valores foram os seguintes:

Anos	Branços	Mestiços	Pretos	Outros	Totais
1930	6 008	5 557	39 001	22	50 588
1940	8 944	6 175	45 884	25	61 028
1950	20 710	9 755	111 112	70	141 647
1960	55 567	13 593	155 325	55	224 540
1970	126 233	39 255	314 879	246	480 613

Em relação ao último ano, do total indicado, 81,5 % era de naturais de Angola, 16,8 de Portugal e Ilhas Adjacentes, 1,5 de colónias portuguesas e apenas 0,2 % de países estrangeiros. Também é interessante referir que cerca de 55 % daquele total correspondia a gente nascida fora de Luanda; os verdadeiros luandenses somavam apenas 214 134. Dos naturais de Portugal e Ilhas Adjacentes (80 689 indivíduos) cerca de 31 % eram dos distritos de Lisboa e do Porto. Da população oriunda das outras colónias (7226 pessoas), os cabo-verdianos (61 %) e os santomenses formavam os núcleos mais importantes. Entre a população estrangeira (799), de uma vintena de nacionalidades, os mais numerosos eram os norte-americanos (154), seguidos dos britânicos (98), dos franceses (96), dos alemães (95) e dos espanhóis (67); abaixo deste valor estavam muitos outros, entre os quais os sul-africanos (49), os zairenses e congoleses (31).

Outro exemplo de estatísticas dando imagem do que foi a expansão urbana poderá ser o do movimento comercial pelo porto de Luanda:

Anos	Importações		Exportações	
	1 000 ton.	1 000 contos	1 000 ton.	1 000 contos
1940	47	101	74	87
1950	124	772	108	687
1960	289	2 081	381	1 322
1970	522	7 091	958	4 588
1972	668	7 203	846	4 640

Em relação aos valores totais (1000 contos) do comércio externo de Angola em 1972, os de Luanda corresponderam a 67 % (importação) e 33 % (exportação), o que atesta bem a importância deste porto no conjunto do território. Muito embora os números abarquem uma realidade que ultrapassa a do domínio especificamente urbano, eles não deixam de caracterizar a importância da cidade, uma vez que o porto é uma parte dela, que Luanda centraliza funções e actividades de nível nacional e que, ao longo da sua história, porto-comércio-serviços-imigração, e mais recentemente indústria, têm estado sempre interligados. Ainda há cerca de trinta anos função portuária e função urbana viviam estreitamente ligadas uma à outra, sustentavam-se mutuamente e condicionavam as funções comercial, industrial e outras. O centro da baía constituía o foco de atracção de todo o movimento de Luanda. Na praia, em frente do Largo de Pedro Alexandrino, ficava o lugar das tradicionais «Portas do Mar», também uma espécie de «sala de visitas» da cidade. A chegada ou a partida de qualquer navio de passageiros era, além de tudo, um verdadeiro evento social que reunia um número elevado de moradores junto do pequeno cais das «Portas do Mar»; os barcos ficavam então à entrada da baía e as ligações com a terra eram feitas através de pequenos barcos a motor, os «gasolinhas», para pessoas, e de batelões para as mercadorias. A construção do porto no extremo da cidade, a cerca de 2 km das antigas «Portas do Mar», com cais acostáveis e equipamentos para as mais diversas operações, a sua inauguração em 1945, afrouxaram a intimidade daquelas relações. Porém, em contrapartida, criaram-se outras, mais complexas e mais amplas, à medida que Luanda se foi transformando rapidamente num centro cada vez mais importante, ligado quer ao interior (caminho-de-ferro, rede de boas estradas; carreiras aéreas para várias direcções; rádio, telefones, telex), quer

para o exterior (particularmente pelo porto e pelo aeroporto de características internacionais).

O surto de actividades urbanas, iniciado por volta de 1950, manteve-se num ritmo acelerado, apenas afrouxado nos anos de 1957 a 1961, período de insegurança e apreensão, marcado pela descida das cotações dos produtos agrícolas de exportação rendosa (café, sisal, algodão), nos mercados internacionais, e pelo início da guerra no Noroeste. Mesmo assim, as reduções temporárias das transacções comerciais e da construção civil foram compensadas pela subida das cotações em 1962, pelos progressos das instalações de indústrias, da exploração e exportação de minérios, pelo movimento comercial do porto. Passados os primeiros momentos de apreensão, trazidos pela guerra, repetiu-se um fenómeno já verificado noutras épocas, ainda que por motivos diferentes (a abolição do tráfico de escravos, o fim da segunda Guerra Mundial): à pausa e mesmo regressão momentâneas seguiu-se uma fase de desenvolvimento mais intenso. A população urbana ultrapassava os 200 mil habitantes e a cidade começava a acusar, com maior nitidez, os efeitos de movimentos maciços de imigrantes. Correspondiam, na sua maioria, a gente jovem que, por isso mesmo, exercia maiores pressões sobre o mercado de mão-de-obra e na procura de serviços próprios de uma cidade, muitos deles existindo em modalidades ainda incipientes, ou até faltando. Entretanto, investimentos de capitais em indústrias permitiam o seu alargamento e diversificação; as feiras anuais passaram a dar uma boa mostra das produções e a atrair clientela do exterior. A construção civil ganhou forte incremento e especulação por vezes desenfreada; generalizaram-se os blocos de muitos andares, tão iguais e insípidos como quaisquer outros, não importa em que cidade moderna do Globo. O Banco de Angola perdeu a supremacia que mantivera durante várias décadas, pois foram aparecendo outros estabelecimentos bancários. A planta urbana sofreu profundas modificações, pelo alargamento incontrolado da área urbana, pela abertura de novos eixos de circulação, etc. Também se deram modificações notáveis nas actividades cultural e social. A partir de 1963 Luanda passou a ter a sua Universidade (criada primeiro como «Estudos Gerais Universitários»), com delegações no Huambo e no Lubango.

Multiplicaram-se os estabelecimentos de ensinos médio, secundário e primário; foi aberta uma Academia de Música. Foram construídos cinemas em vários bairros, a rádio ganhou maior projecção e prepararam-se os planos de instalação da televisão angolana.

Ora, tal evolução, que estes e outros exemplos testemunham, foi acompanhada, como seria de esperar, pelo aumento da complexidade dos problemas urbanos cuja resolução, pelo próprio dinamismo que os animava, também se tornava cada vez mais difícil. Qualquer observador da planta da cidade poderia verificar desde logo como ela não era apenas a representação do presente mas, sobretudo, uma espécie de totalizador de vários séculos de evolução, um mosaico de elementos implantados por sociedades de composição, tecnologia e dinamismo momentâneos e diferentes (fig. 3). O visitante entrando por mar depara com uma cidade em dois planos, separados por escarpas abarrancadas. Ao percorrer a vista desde os paredões brancos da velha Fortaleza de S. Miguel às modernas torres de concreto, alumínio e vidro da Avenida Marginal acrescenta, desde logo, a primeira sugestão do longo passado de Luanda. A chegada pelo ar permite a forte impressão não só do isolamento da cidade na sua região como, sobretudo, do contraste entre as suas áreas — a urbanizada e a de sementeira caótica de cubatas dos «muceques». Do contacto directo com a cidade tornava-se nítido o contraste entre aquelas duas áreas: a «cidade branca» ou «do asfalto», pelos padrões urbanísticos; a «cidade negra» ou dos «muceques», sem os benefícios da urbanização. Se na primeira habitava a maioria dos brancos e uma minoria de africanos, na segunda o domínio era dos africanos (pretos e mestiços). O crescimento da «cidade branca» fez-se, em regra, pela emissão de tentáculos que penetravam pela amálgama de cubatas dos «muceques», obrigados assim a recuar para distâncias cada vez maiores, sobre a superfície muito regular do planalto. Há pouco mais de trinta anos, os «muceques» estavam então na Ingómbotas ou no Bungo, a poucos metros da Baixa; mais recentemente, com excepção de raros núcleos que ainda sobreviviam entre os tentáculos da urbanização, iam ficando cada vez mais distantes, para lá dos três e quatro quilómetros.

No entanto, noutras frentes, como sucedia no Prenda, margi-
nando a Avenida do Aeroporto, patenteavam-se os confrontos
entre os «muceques» e as áreas urbanizadas. A partir dos

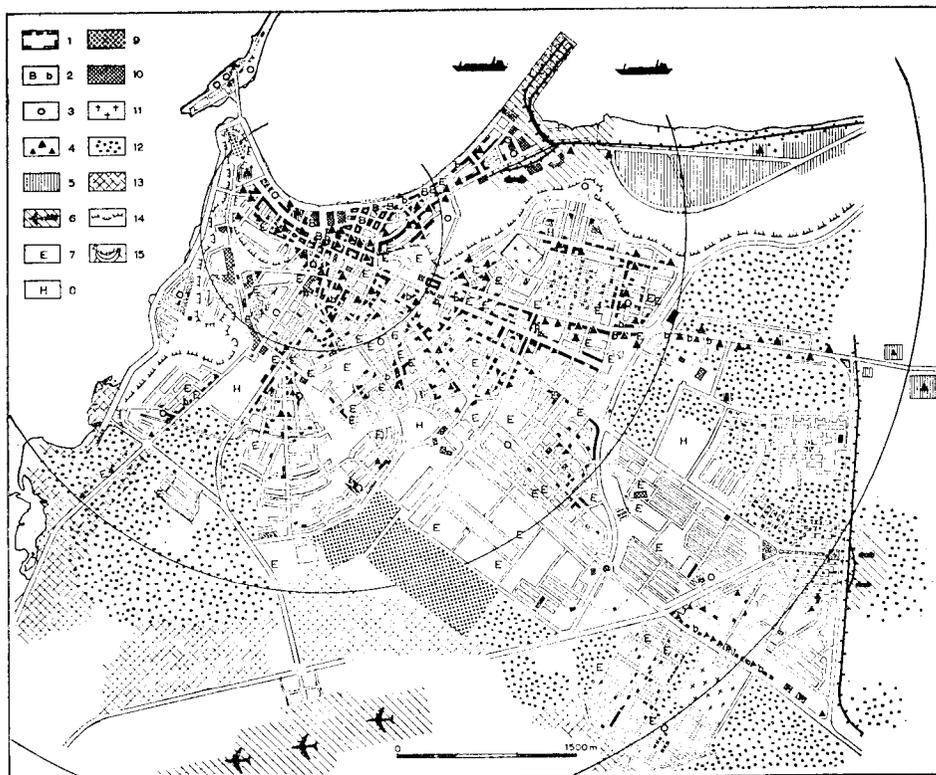


Fig. 3 — Planta funcional de Luanda, cerca de 1968.

1. Estabelecimentos comerciais; 2. bancos (sedes e sucursais); 3. cinemas e sociedades recreativas; 4. estabelecimentos industriais; 5. área reservada à indústria, no interior da aglomeração; 6. sectores reservados aos serviços de transportes; 7. escolas; 8. hospitais e serviços de saúde; 9. instalações militares; 10. serviços públicos (administração) e semipúblicos; 11. cemitérios; 12. «muceques»; 13. áreas de predomínio de construções clandestinas; 14. escombros com barocas; 15. medidas de expansão urbana. (As casas de habitação, não representadas, cobrem quase toda a extensão urbanizada).

anos de 60 o extraordinário incremento das construções em contravenção (construções clandestinas) juntaram à planta da cidade bairros extensos; introduziram novos tipos de problemas.

No conjunto deles, o dos «muceques» representa, sem dúvida, o de maior gravidade e o de resolução global praticamente impossível. Periferias urbanas de miséria económica e social existem por toda a parte onde são relevantes os contrastes económicos de classes de população. Até mesmo as cidades construídas há poucos anos, cuidadosamente planeadas, acabaram por vir a adquirir tais elementos. São o resultado do crescimento brusco das actividades económicas das cidades, ligado ao aumento incontrolado da população, particularmente por via duma imigração intensiva, tendo por consequência o desequilíbrio entre os salários e o custo de vida, uma vez que a evolução deste é muito mais rápida que a dos primeiros. Engrossa-se assim uma população marginalizada que, por força da sua fraqueza económica, constrói na periferia urbana as suas habitações pobres, de todos os materiais a que consegue deitar a mão, isentas do mínimo de condições sanitárias e de comodidades, dispersas no terreno sem qualquer ordem urbanística. Os «muceques» de Luanda quase nasceram com a cidade: primeiro sob a forma de quintais onde os traficantes de escravos acumulavam as «peças» para exportação, depois sob a forma de aglomerados de cubatas habitadas por escravos e libertos trabalhando na cidade. Acompanharam (e são parte integrante) o crescimento da cidade, ganharam novas expressões. Transcrevemos, dum livro que publicámos em 1968⁽⁶⁾, o seguinte: «Neles habitam os imigrantes do mundo rural, com permanência relativamente fraca, que em regra constituem uma associação casual de grupos heterogéneos, porque lhes faltam os elementos basilares de coesão comunitária; os imigrantes brancos de capacidade financeira diminuta, que, com os residentes africanos já fixados e em diversas fases de urbanização, formam os grupos de pequenos assalariados (funcionários públicos, empregados no comércio, operários e artesãos, etc.), de pequenos comerciantes e industriais, dos sem emprego permanente e dos desempregados. Do processo de aculturação que se desen-

(6) ILÍDIO DO AMARAL, *Luanda. Estudo de Geografia urbana*. Lisboa, «Memórias» — Segunda Série, vol. 53, da Junta de Investigações do Ultramar, 1968, 152 pp.; constituiu a primeira monografia científica sobre aquela cidade. A citação é tirada de pp. 118-119.

volve nos contactos múltiplos dos diferentes grupos resultam aspectos que são peculiares aos «muceques»: duplicidade de vida social, traduzida pelas diferenças de comportamento de um mesmo indivíduo na cidade e no «muceque»; sincretismo religioso, pela coexistência de cultos europeus e africanos; formas de poligamia, particularmente, entre a população africana menos urbanizada; e outras ambivalências de atitudes que contribuem para a marginalidade cultural dessas áreas. Do contágio da vida urbana desenvolvem-se pragas, como a da prostituição das mulheres africanas, a da multiplicação dos filhos de «pai incógnito», da vadiagem dos homens, da delinquência, situações que, infelizmente, se generalizam de um modo impressionante. A par destas, outro cancro social dos «muceques» está ligado à multiplicação de certos tipos de «pequenos comércios», muitos deles clandestinos, instalados em cubatas, ou em edifícios definitivos; têm de comum as mesmas qualidades de mercadorias destinadas a uma população pobre, sem exigências, a mesma falta de exactidão dos pesos, de preços afixados nas mercadorias, os mesmos vinhos alterados, a mesma falta de higiene, pelos quais são multados frequentemente. Em torno de muitos deles se originam rixas de sábado à noite. Em 1964, só o Muceque Prenda tinha 84 estabelecimentos de comércio misto, 3 botequins, além de 12 quitandas, para uma população de 13 000 indivíduos. Num inquérito feito pela P. S. P. nessa área, cerca de 95 p. 100 dos estabelecimentos mencionados pertenciam a europeus e os restantes a africanos, em regra mestiços, dos quais uma boa parte eram cabo-verdianos. Do total, nenhum podia apresentar o conjunto completo de documentos exigidos pela lei, e cerca de 20 não tinham um único documento.»

Nesse conjunto dos «muceques» a maioria da população africana oferecia aspectos que a aproximavam muito mais de uma multidão que de uma sociedade estruturada: falta de estabilidade económica, insegurança profissional, desequilíbrio entre o número de homens e o de mulheres, importância considerável do elemento «flutuante», etc., caracterizavam uma fracção sempre crescente. Pela chegada continuada de novos elementos iam-se formando aglomerações cosmopolitas, onde fluíam as estruturas de cada grupo, sob a influência de factores sociais, económicos e culturais do ambiente urbano. Pobreza,

subalimentação, sobrepovoamento têm sido, assim, os aspectos mais gerais (*).

Ao longo da história de Luanda os «muceques» têm sido também as áreas mais flageladas. Incêndios e epidemias reduziam, noutros tempos, muitas dessas áreas. Sob chuvadas violentas desaparecem numerosas cubatas. Em Fevereiro e Março de 1961, após os acontecimentos no decorrer de funerais que se realizavam, a 5 de Fevereiro, no cemitério da Estrada de Catete, os «muceques» foram teatro de massacres de consequências trágicas. Em 1975, ano da independência de Angola, em vésperas do 400.º ano de existência da cidade e capital, novos martírios foram impostos aos «muceques» de Luanda — morre gente em combates fraticidas que atingem, com excessiva gravidade, milhares de inocentes; despovoaram-se os «muceques», fugindo os moradores para o centro urbano e para fora de Luanda. Dos «muceques», os conflitos passaram para o resto da cidade. Em breve, por todo o extenso território de Angola foram eclodindo combates. Em consequência disto as populações deslocavam-se procurando refúgios. Luanda voltou a ter o aspecto de um vasto «acampamento»: gente em trânsito, procurando sair para onde houvesse segurança, amontoava-se no aeroporto e no porto, em pontos da cidade mais bem defendidos de qualquer ameaça; por toda a parte o espectáculo de bagagens preparadas para serem embarcadas, sem mesmo se saber quando.

Cidade dinâmica, centro político, cultural e financeiro, capital do País, Luanda retoma sempre o seu papel de pólo de atracção sem rival.

3. REMATE

O surto explosivo que iniciou e acelerou o crescimento urbano actual deu-lhe, ao mesmo tempo, uma feição insólita e banal e as deficiências comuns a muitas outras cidades: os «arranha-céus» de arquitectura descaracterizada e de soluções pobres, que constituem o orgulho das cidades actuais;

(*) RAMIRO LADEIRO MONTEIRO, *A Família nos Muceques de Luanda. Subsídios para o seu Estudo*. Luanda, Fundo de Acção Social no Trabalho em Angola, 1973, 492 p.

o desaparecimento dos espaços verdes e desfeamento dos sítios; o adensamento da população por via de uma imigração excessiva; a insuficiência manifesta dos equipamentos colectivos sociais e económicos; a subida constante do custo de vida; os preços elevados dos terrenos e o congestionamento do trânsito; a localização nem sempre adequada dos órgãos das actividades económicas; a estrutura industrial fracamente diversificada e com base na transformação de produtos agrícolas; a existência de uma *élite* pouco numerosa e de uma massa volumosa de trabalhadores inqualificados, de fraquíssimo poder de aquisição; a predominância dos centros históricos de fundação urbana como locais de trabalho, e a ausência de outros pólos tão importantes de atracção; o carácter doentio da ampliação do espaço urbano; e muitas outras. A população urbana passou de 387 059 em 1960 para 847 182 em 1970 (quadro IV); esse crescimento deveu-se, em particular, ao afluxo de imigrantes não só das áreas metropolitanas mas, sobretudo, do mundo rural africano, atraídos pelo sortilégio da expansão das actividades urbanas. Porém, embora esta pudesse ser favorecida pelo aumento de mão-de-obra barata, ainda que inqualificada, ela esteve longe de poder absorver esse aumento explosivo de população em idade de trabalhar, e de compensar os desequilíbrios entre a subida do custo de vida e a dos salários. Daí o alastramento das periferias dos bairros de miséria rodeando a parte urbanizada, a intensificação dos problemas de alojamento. Interligados com estes estiveram sempre os de empregos necessários para essa massa de população, que ultrapassava as possibilidades dos mercados de trabalho e das economias locais. Fundadas pelos europeus, que preferiam aglutinar-se nelas, para as cidades convergiam também ondas maciças do mundo rural. Todos eles procuravam empregos mais compensadores que os oferecidos nos pontos de partida. Ora, as dimensões das cidades raramente estavam em relação com as suas actividades económicas. Pelo contrário, a maior parte delas eram apenas centros regionais de administração, de comércio e de serviços elementares, portanto de capacidades económicas demasiado restritas para poderem absorver a mão-de-obra que se acumulava. A instalação de indústrias em muitas cidades, podendo ter aparecido, à primeira vista, como o remédio para o subemprego urbano, esteve

longe de oferecer a solução mais desejada. A maior parte das indústrias modernas, altamente automatizadas, preferiam os quadros técnicos a operários sem qualificação profissional.

QUADRO IV

População das cidades de Angola em 1970 (apuramento provisório)

Cidades (1)	Total	Branços	Mestiços	Pretos	Outros tipos
Luanda (1576)	475 328	124 817	37 974	312 290	247
Nova Lisboa (1912)	61 885	14 694	3 382	43 795	14
Lobito (1842)	59 528	14 152	2 780	42 567	29
Benguela (1617)	40 996	10 175	4 421	26 398	2
Sá da Bandeira (1885)	31 674	13 429	2 538	15 707	—
Malanje (1852)	31 599	3 470	1 907	26 222	—
Cabinda (1956)	21 124	2 646	836	17 639	3
Silva Porto (1853)	18 941	1 570	445	16 916	10
Henrique de Carvalho	12 901	1 917	500	10 484	—
Moçâmedes (1849)	12 076	4 989	910	6 177	—
Carmona (1956)	11 972	3 977	1 093	6 894	8
Robert Williams (1970)	8 894	1 542	521	6 831	—
Porto Alexandre (1967)	8 235	2 552	418	5 237	28
Novo Redondo	7 911	1 710	838	5 363	—
Salazar (1956)	7 342	1 967	766	4 609	—
Gabela (1962)	6 930	1 875	789	4 264	2
Cubal (1969)	6 672	1 431	345	4 896	—
General Machado (1969)	5 740	755	319	4 666	—
São Salvador	4 002	943	159	2 894	6
Serpa Pinto	3 023	1 413	339	1 269	2
Santa Comba (1970)	2 784	2 040	217	527	—
Negage (1970)	2 548	1 569	260	719	—
Luso (1956)	2 539	1 569	248	722	—
Mariano Machado (1969)	2 538	876	243	1 417	2

(1) Datas de fundação (casos de Luanda, Benguela) e de elevação à categoria de cidade.

Deste modo se mantinha o elevado número de desempregados, dos sem profissão, de trabalhadores episódicos, afectando sobretudo as populações africanas.

Uma área de centralização de actividades económicas, em função da qual se desdobram as áreas extensas de bairros residenciais, os núcleos de estabelecimentos industriais, mais frequentes ao longo das estradas, e a auréola de «muceques», formam as unidades essenciais da planta urbana. Ao primeiro

elemento, favorável à noção de grande cidade, opõe-se o aspecto desfavorável representado pela existência de bairros extensos, insuficientemente estruturados e diversificados, em contacto com as orlas não urbanizadas da periferia. Esse contacto era marcado por desequilíbrios económicos e sociais, manifestados pelo encontro de imigrantes africanos, de vários grupos étnicos, com naturais da própria cidade e com imigrantes metropolitanos.

O processo do crescimento urbano evoluiu de uma maneira a tal ponto vertiginosa e desordenada, que a acumulação de problemas da organização urbana exigia a aplicação urgente de medidas audaciosas e enérgicas, de um plano de urbanização à escala das necessidades actuais e das ambições futuras. Sem o socorro a fórmulas mágicas, nem a soluções padronizadas, extraídas de esquemas inadequados, europeus ou americanos, o plano terá de resultar do estudo analítico das razões geográficas e sócio-económicas dos padrões urbanos actuais, como meio para se chegar à elaboração de propostas de aplicação de esquemas locais de regulamentação do crescimento urbano. Portanto, ele deverá ser estruturado e aperfeiçoado paralelamente a esse crescimento, e dotado da maleabilidade suficiente para se adaptar às situações transitórias.

Mas, para além dos aspectos gerais de organização do seu espaço interno, a cidade vive em relação com um quadro geográfico muito mais vasto. Por exemplo, em relação com Luanda, desde os primeiros tempos da conquista, ela foi centro administrativo e militar à entrada do sertão, dela se gerou a rede frouxa da ocupação comercial do território cujos limites, difíceis de definir, se foram dilatando para leste até ultrapassar Malanje, para norte até ao Zaire e para sul até ao reino de Benguela. Para o porto da cidade convergiam as caravanas de escravos e os carregamentos de marfim, de cera e de produtos agrícolas para serem exportados; através dele penetravam os artigos para a alimentação, os vinhos e os produtos manufacturados de importação. Desta forma se foram reforçando os laços de dependência comercial e administrativa do território em relação a Luanda. Mas, se definirmos região urbana como a área onde se exerce a acção preponderante de um centro urbano, marcada por um complexo de

relações e de interesses variados e limitada pelo lugar geométrico dos pontos em que aquela acção entra em contacto com a de centros vizinhos, o estudo da função regional de Luanda reveste-se de aspectos demasiado particulares. A cidade, que na paisagem aparece isolada, com limites bruscos da sua área de expansão, não tinha, para lá dos «muques», uma auréola rural em vias de urbanização, com a qual estabelecesse relações diárias e frequentes. Apenas algumas hortas e pomares de europeus, ao longo das saídas para Cacuaco, para Catete, ou em Belas, alguns aglomerados africanos de poucas cubatas, com as lavras de mandioca, batata-doce, milho, feijão e jinguba, em clareiras abertas no capinzal, à mistura com algumas árvores, salpicavam ligeiramente a paisagem do verde das culturas. Em 1964 nove grandes proprietários detinham as terras em redor da cidade, num raio de cerca de 15 km, e sobre elas, em pedaços arrendados, havia perto de 270 explorações de fraco rendimento. Cacuaco, a 16 km, pequeníssimo lugar de salinas e de pesca, à beira da estrada para o Norte; Catete, a 60 km para o interior, no centro da região algodoeira; e Bom Jesus, porto fluvial na margem direita do Cuanza, eram demasiado insignificantes para gerarem e alimentarem forças de desenvolvimento regional. Demasiado recente a criação da aglomeração de Viana, na estrada de Catete, dificilmente se podiam avaliar as suas influências. A indústria preferia concentrar-se na cidade, fora da qual era mais difícil a sua localização, pela falta de meios técnicos, de mão-de-obra, de consumidores e pelo afastamento do porto. Assim, em torno de Luanda (e doutras cidades) nada existia que pudesse sugerir os fenómenos de polarização económica, em ligação directa com a grande cidade, nos moldes descritos pelas teorias da regionalização do desenvolvimento económico.

Em contrapartida, as linhas de influência de Luanda propagavam-se até muito longe, através da rede de estradas e caminhos, da linha férrea Luanda-Malanje, com os seus curtos ramais, e da aviação. Nessa área vasta, desde o Bembe a Calulo e da costa a Malanje, com cerca de 400 km × 400 km de superfície, com uma densidade populacional que variava entre 4 e 10 hab./km² estendiam-se plantações de cana-de-açúcar, palmares de dendém e campos de algodão, no litoral; plantações de sisal, de tabaco e de café nos planaltos de altitudes

intermédias; zonas de cultura de milho, de arroz e de outros produtos alimentares, sobre os planaltos mais elevados. Mais recentemente, a economia da área fora enriquecida pela exploração intensiva de minérios de cobre, de ferro, de manganês e, mesmo nos arredores da cidade, de petróleo; dois sistemas de aproveitamento hidroeléctrico — o das Mabubas no rio Dande e a grande barragem de Cambambe no Cuanza, a cerca de 70 e de 200 km de Luanda — ofereciam boas perspectivas.

E no futuro? Naturalmente o desenvolvimento económico terá por efeito acentuar os progressos da urbanização; a criação de novos empregos provocará, todavia, a intensificação das correntes de imigração urbana de gente que trocará o meio rural pela mira de empregos e de remunerações que dificilmente encontrará. O ritmo de urbanização será sempre muito mais rápido que o do desenvolvimento económico em geral. E assim se fechará um ciclo vicioso, de abertura difícil. O fenómeno, que é geral, seguirá processo dinâmico de grande envergadura, inevitável e irreversível, idêntico em todos os territórios subdesenvolvidos, em relação aos seus recursos potenciais, humanos e físicos.

Lisboa, Março de 1978.

ILÍDIO DO AMARAL

RÉSUMÉ

Contribution à l'étude du phénomène de l'urbanisation en Angola. Cet article rassemble quelques notes sur l'aspect général de l'urbanisation en Angola en le comparant à celui des autres pays africains. En 1970, sur les 5 673 046 habitants (dans un territoire de 1 246 700 km²) 15 % environ vivaient dans les villes — à l'exclusion des villes de caractère intermédiaire entre le monde rural et le monde urbain qu'on appelle en portugais «vila».

Outre l'évolution de la population dite urbaine et le nombre des villes à différentes époques, on présente une esquisse de la distribution régionale des centres urbains en tenant compte du cadre naturel, de la colonisation européenne, du développement économique, etc... Les plus anciennes villes comme les plus récentes ont en commun une augmentation de leur population, des contacts humains, des contrastes sociaux et économiques, l'accroissement de densité des surfaces bâties mais aussi les difficultés de trouver des logements décentes, la prolifération des activités de toute sorte, commerciales, industrielles qui ne répondent

toutefois pas aux nécessités d'emplois, l'évidence de plus en plus claire des problèmes qui distinguent le monde urbain de l'autre. La plupart du temps, les contrastes se notaient dans les plans par le secteur urbanisé, la ville proprement dite, différente de l'autre formée par un semis chaotique de cases et bidon-villes qu'on appelle «muceque» à Luanda.

Luanda, ville africaine quatre fois centenaire, intéresse une partie importante de l'article du fait d'une documentation riche et volumineuse. Fondée en 1576, malgré une évolution perturbée, elle apparaît comme une capitale des conquêtes et de la colonisation, comme le centre politique, culturel et financier du vaste territoire angolais.

Le développement économique aura, évidemment, pour effet l'accroissement des progrès de l'urbanisation; la création de nouveaux emplois provoquera toutefois l'intensification des courants de migration urbaine. Le rythme de l'urbanisation sera toujours beaucoup plus rapide que celui du développement économique général. C'est ainsi que le cercle vicieux se referme, difficile à briser, surtout en l'absence de solutions adéquates. Ce phénomène, qui est général, inévitable et irréversible, marque tous les territoires sous-développés sur le plan de leurs ressources potentielles, humaines et physiques.

SUMMARY

A contribution towards the study of urbanization in Angola. This paper contains some notes on the general aspects of urbanization in Angola, compared with those of other African countries. In 1970, about 15 % of the 5,673,046 inhabitants lived in cities (in a territory of 1,246,700 km²), excluding of course those agglomerations of an intermediate type between the rural and the urban world which are usually called «vilas» in Portuguese.

Besides the evolution of the so-called urban population and of the number of cities in various historical periods, a scheme of the regional distribution of urban centres is presented, considering the features of the natural environment, of European colonization, of the economic development and others. Both the older cities and the more recent ones have common characteristics such as: the growth of population, human contacts and social and economic contrasts; the densification of built areas and the difficulties in finding suitable accommodation; the multiplicity of trade and industrial activities among others, which nevertheless fail to fulfil the needs of employment; the ever-growing evidence of problems which give the urban world its distinctive character. In most cases the city plans show contrasts in the urbanized parts — the «cidade» — which are different from the area which includes the chaotic scattering of huts and houses illegally built that people in Luanda call «muceque».

A considerable part of this paper is concerned with «Luanda, a four century old African city», because a wealth of important information is available. It was founded in 1576 and in spite of the problems caused by development, it has remained the capital of conquest and colonization

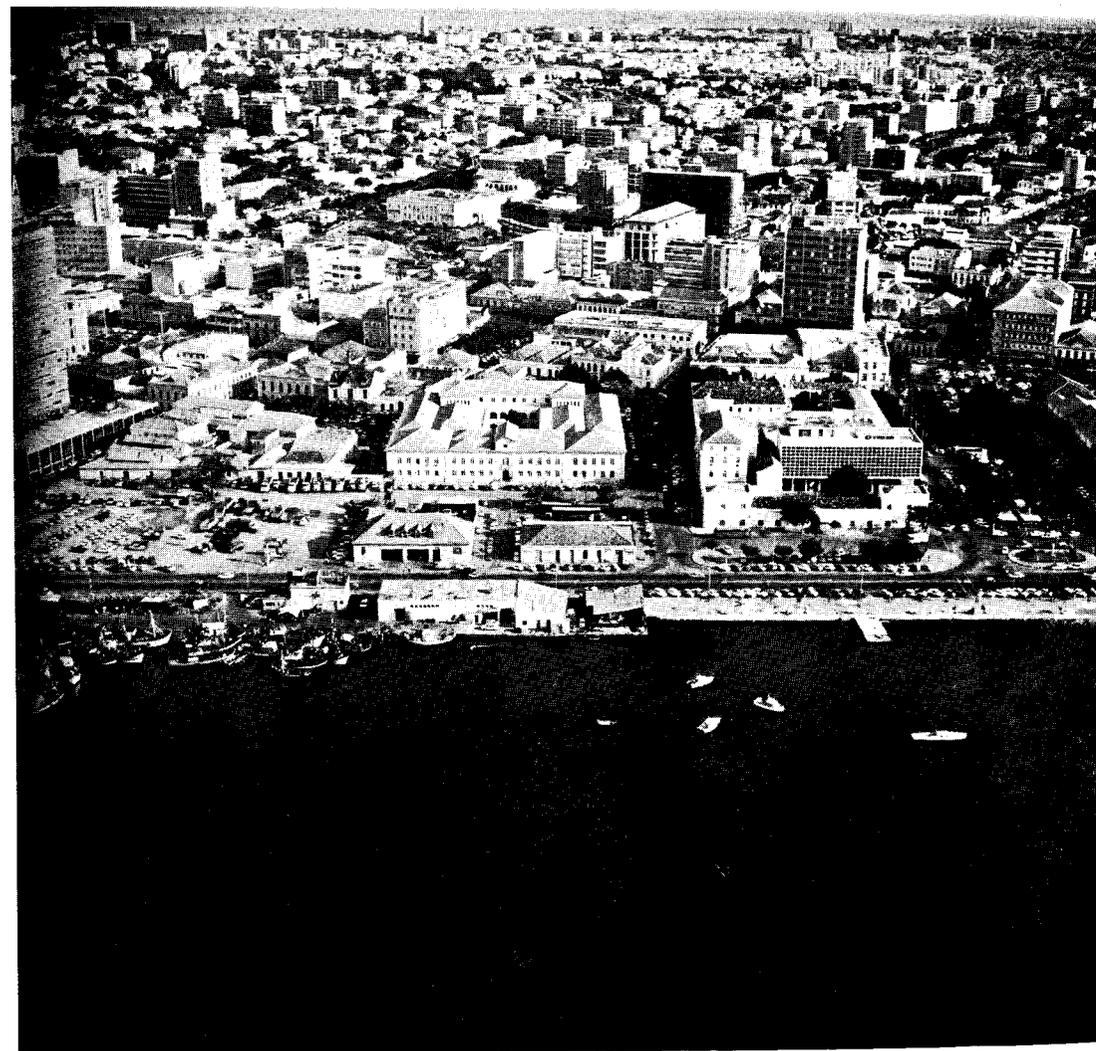
as well as the political, cultural and financial centre of the vast territory of Angola.

The economic development will naturally emphasize the progress of urbanization; the creation of new jobs, however, will increase the flow of urban immigration. The process of urbanization will always be much quicker than economic development in general. Thus, a vicious circle is completed, which will be hard to break, specially if adequate measures are not taken. This is a general, inevitable and irremediable situation which characterizes all territories where potential resources, both human and physical, have been underdeveloped.

QUADRO V

População urbana (desde valores de 8 % da população total) em países africanos, indicando-se também as áreas, as populações totais e as densidades médias como termos de comparação.

Países	Área (1.000 km ²)	População total (1 000 hab.)	Densidade (hab./km ²)	População urbana (%)
Tunísia	164,2	5 194	31,6	44
Argélia	2 322,1	14 800	6,3	40
Gabão	267,7	950	2,8	34
Marrocos	458,7	15 200	33,5	33
Rep. Pop. do Congo	342,0	1 000	2,8	33
Zâmbia	752,6	4 300	5,8	32
Ghana	238,6	8 900	37,1	28
Rep. Centro-Africana	622,6	1 610	2,6	26
Senegal	203,8	4 000	19,7	26
Libéria	111,4	1 600	14,1	26
Nigéria	923,8	56 500	61,2	23
Costa do Marfim	319,8	4 400	13,8	23
Camarões	465,0	5 840	12,8	20
Somália	637,7	2 900	4,5	20
Rodésia	389,3	5 310	14,4	18
Madagascar	586,5	7 000	11,5	17
Angola	1 246,7	5 673	4,6	15
Serra Leoa	72,3	2 600	35,9	14
Togo	56,8	2 000	35,6	13
Daomé	112,6	2 800	24,5	12
Mali	1 240,1	5 100	5,0	12
Guiné	245,9	4 000	15,8	11
Zaire	2 344,9	22 500	9,6	10
Sudão	2 505,4	16 100	6,4	10
Quênia	582,6	11 700	20,5	10
Etiópia	1 221,9	25 200	20,7	9
Uganda	236,9	10 127	51,3	8



EST. I — Vista parcial de Luanda, «a baixa» e as velhas «Portas do Mar» na baía.



EST. II — Panorama de Luanda, com a «cidade» e os «muceques».



EST. III — Fotografia aérea de parte da cidade de Benguela.



EST. IV — Vista aérea de parte da cidade de Cabinda e o seu pequeno porto.



EST. V, A — Vista geral de Sá da Bandeira.



EST. V, B — Sá da Bandeira, Rua Pinheiro Chagas.